Deutscher Bundestag **Drucksache 16/363**

16. Wahlperiode 13. 01. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/302 –

Ortsumgehung Bundesstraße 252-neu für Ernsthausen bei Frankenberg/Eder

Vorbemerkung der Fragesteller

Schon seit langer Zeit wird eine Ortsumgehungsstraße im Zuge der Bundesstraße 252 für 35099 Ernsthausen, Ortsteil von Burgwald bei Frankenberg/Eder, von den zuständigen Verkehrsämtern geplant. Im Jahr 2002 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt, die eine völlig neue Trassenführung ergab. Danach soll die Umgehungsstraße äußerst nah an Ernsthausen verlaufen. Anschließend soll sie – dem Verlauf der K 117 folgend – ebenfalls sehr dicht an den Ortsteilen Wiesenfeld und Burgwald vorbeiführen.

Die geschilderte Trassenführung wurde vom Gemeindeparlament der Großgemeinde Burgwald mit der Begründung abgelehnt, dass diese lediglich eine Verlagerung der Verkehrsbelastung auf andere Einwohner und Ortsteile der Gemeinde Burgwald bedeute und somit keine Entlastung für alle Einwohner der jetzt betroffenen Gemeindeteile brächte.

Auf diese Ablehnung hin wurde der Untersuchungskorridor für eine erneute Umweltverträglichkeitsstudie erweitert. Deren Ergebnis lieferte jedoch aus Sicht der betroffenen Bürger keinerlei Verbesserungen gegenüber der vom Gemeindeparlament abgelehnten Trassenführung.

Parallel fordern unter anderem die Industrie- und Handelskammern (IHK) der Städte Kassel, Gießen und Dillenburg einen A-4-Lückenschluss zwischen Olpe und dem Hattenbacher Dreieck. Die Realisierung dieses Lückenschlusses hätte eventuell Auswirkungen auf die Planungen längs der B-252- und B-236-Korridore.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Nordwesten von Hessen kreuzen sich im Raum Frankenberg, Battenberg, Münchhausen drei überregionale Bundesfernstraßenzüge:

– der rund 130 km lange Straßenzug der Bundesstraße B 252/Bundesstraße B 3 von der Bundesautobahn A 44 bei Diemelstadt über Cölbe/Marburg zur Bundesautobahn A 480 bei Gießen und

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11. Januar 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- der rund 65 km lange Straßenzug der Bundesstraße B 480/Bundesstraße B 236 von der Bundesautobahn A 46/Bundesstraße B 7 nördlich Olsberg über Winterberg zur Bundesstraße B 252 bei Münchhausen mit Fortsetzung über die Bundesstraße B 252/Bundesstraße B 3 ebenfalls nach Gießen, beides Verbindungen für den Nord-Süd-Verkehr, sowie
- der rund 100 km lange, dem Ost-West-Verkehr dienende Straßenzug der Bundesstraße B 253 von der Bundesautobahn A 49 südlich Kassel über Bad Wildungen/Frankenberg zur Bundesautobahn A 45 bei Dillenburg.

Während die – zumal im Lkw-Anteil überdurchschnittlich belastete – Bundesstraße B 252/Bundesstraße B 3 über die regionalen Verkehre hinaus auch dem Nord-Süd-Verkehr von Ostwestfalen nach Süden dient und die eher durchschnittlich belastete Bundesstraße B 253 über die regionalen Verkehre hinaus eine ähnliche Funktion (wenngleich in spürbar geringerem Umfang) für den Ost-West-Verkehr aus dem Raum südlich von Kassel nach Westen übernimmt, dient die Bundesstraße B 480/Bundesstraße B 236 zwischen Olsberg und Münchhausen primär als Zubringer zu den Erholungs- und Ausflugsgebieten des Hochsauerlandes mit Schwerpunkt Winterberg und ist dementsprechend mit nur rund 5 000 Kfz/24 h – gemessen am Durchschnitt aller Bundesstraßen mit rund 10 000 Kfz/24 h – deutlich unterdurchschnittlich belastet.

Der besonderen verkehrlichen Bedeutung entsprechend bestätigt der vom Deutschen Bundestag beschlossene neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 den bereits 1993 definierten dringlichen ortsdurchfahrtenfreien Ausbau der Bundesstraße B 252, insbesondere südlich von Frankenberg, durch die erneute Zuordnung der Ortsumgehungen Burgwald/Bottendorf und Burgwald/Ernsthausen und Münchhausen Wetter Göttingen zum Vordringlichen Bedarf, während die Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraße B 253 und der Bundesstraße B 236 – mit Ausnahme der Ortsumgehungen Frankenberg und Olsberg – weiterhin dem Weiteren Bedarf zugeordnet bleiben.

Die genannten Ortsumgehungen südlich Frankenbergs sind im aktuellen Bedarfsplan als Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ ausgewiesen. Den daraus resultierenden Planungsauftrag für den Ausbau der Bundesstraße B 252 erfüllt die Hessische Straßenbauverwaltung derzeit mit der Planung der genannten Ortsumgehungen südlich von Frankenberg – insbesondere im Bereich von Burgwald.

Im Rahmen der Planungen für die Ortsumgehungen im Bereich Burgwald untersucht sie – neben dem Ausbau der Bundesstraße B 252 – auch Varianten unter Einschluss der rund 1 bis 2 km westlich der Bundesstraße B 252 verlaufenden Kreisstraße K 117 zwischen Ernsthausen und der Südumgehung Frankenberg. Deren Vorteile liegen darin, dass der Ortsteil Burgwald/Bottendorf weiträumig umgangen wird und das neu festgesetzte Vogelschutzgebiet „Burgwald“ nicht mehr von der Bundesstraße B 252 zerschnitten, sondern – in Abhängigkeit von östlichen Abrückungen in den Bereichen von Burgwald/Wiesenfeld und von Burgwald/Industriehof – nur am Rand tangiert wird, was entsprechend dem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung untersucht wird.

Den aus der Einbeziehung der Kreisstraße K 117 resultierenden stärkeren Belastungen der Ortsteile Wiesenfeld und Industriehof kann durch eine geeignete Verlegung der Kreisstraße K 117 entgegengewirkt werden. Die Umgehung Ernsthausen liegt im Zuge der Bundesstraße B 252 und ist unabhängig von einer Einbeziehung der Kreisstraße K 117.

Im Vorfeld der Projektplanung ist auch die Frage einer Führung der Bundesstraße B 252 über die Südumgehung Frankenberg und die Bundesstraße B 253 nach Battenberg und von dort über die Bundesstraße B 236 zurück zur Bundesstraße B 252 nach Münchhausen untersucht worden. Diese Führung wird nicht

nur den Festlegungen des Gesetzgebers zum Ausbau der Bundesstraße B 252 nicht gerecht, sondern ist infolge des erheblichen Umweges sowie infolge der Notwendigkeit, auf dem Weg vom Edertal ins Wetschafttal den „Pfarrrücken“ mit einer verlorenen Höhe von rund 150 m zu queren, verkehrlich ungeeignet.

Der neue Bedarfsplan 2004 enthält keine durchgehende Bundesautobahn A 4 Krombach–Hattenbach. Ob in einer nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes diese Verbindung neu aufgenommen wird, ist derzeit offen.

1. Mit welcher Realisierungszeit müsste die vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Arolsen vorgeschlagene Trasse rechnen?

Sofern in den bevorstehenden Planungsschritten für das Projekt Einvernehmen mit den zu Beteiligenden erreicht und auch die Finanzierung durch den Baulastträger ermöglicht werden kann, ist ein Baubeginn innerhalb der nächsten fünf Jahre denkbar. Im Falle von Verzögerungen im Abstimmungsprozess ist eine seriöse Abschätzung des Zeitraumes bis zur Realisierung der Umgehung Ernsthausen nicht möglich.

2. Wie wird das Planungsverfahren zur Vervollständigung der Linienführung des B-252-Verkehrskorridors zwischen Diemelstadt und Cölbe weitergeführt, wenn die vorgeschlagene Trasse vom Burgwalder Gemeindeparlament erneut abgelehnt wird?

Angesichts fehlender Abhängigkeiten zwischen den Planungsverfahren für die Umgehungen im Bereich Burgwald zu denen nördlich und südlich davon haben Einwendungen der Gemeinde Burgwald gegen die Planungen zum Ausbau der Bundesstraße B 252 in ihrem Bereich keinen Einfluss auf die übrigen Verfahren. Sie werden unverändert weitergeführt.

3. Welche Gründe aus naturschutzfachlicher und aus verkehrsplanerischer Sicht sprechen gegen eine großräumige Umfahrung von Burgwald mit Ernsthausen über die bald fertige Südumgehung Frankenbergs, die B 253 bis Battenberg und anschließend über die B 236 bis Münchhausen als Lösung?

Aus naturschutzfachlicher Sicht gibt es keine Gründe, die gegen eine großräumige Umfahrung von Burgwald über die Bundesstraße B 253/Bundesstraße B 236 ohne weiteren Straßenausbau sprechen, wohl aber verkehrliche, wie in der Vorbemerkung dargestellt.

4. Mit welcher Realisierungszeit wäre bei der Version Südumgehung Frankenberg–B 253–B 236 zu rechnen, wenn im Bereich der bestehenden Bundesstraßen lediglich zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen oder Kurvenbegradigungen vorgenommen würden?

Auch für Ausbauten an vorhandenen Bundesstraßen sind – z. B. für den Erwerb benötigter Flächen oder zur Festlegung von Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft – in der Regel entsprechende Planungen bis zur Baureife erforderlich. Dies gilt auch für Lärmschutzmaßnahmen und für Kurvenbegradigungen. Da Kenntnisse aus entsprechenden Vorerhebungen nicht vorliegen, ist eine seriöse Abschätzung einer möglichen Realisierungszeit für den Ausbau des Straßenzuges der Bundesstraße B 253/Bundesstraße B 236 zwischen östlich Battenberg und Münchhausen nicht möglich.

5. Welche Trassenplanungen fanden oder finden derzeit statt zur Verbesserung der Verkehrssituation längs der B 236 zwischen Battenberg und Winterberg beziehungsweise zwischen Battenberg und Olsberg an der B 480 beziehungsweise A 445?

Abgesehen von Planungen für eine Westumgehung Olsberg im Zusammenhang mit denen für die Bundesautobahn A 46/Bundesstraße B 7n zwischen Bestwig und Brilon werden weitere Planungen für den Ausbau der Bundesstraße B 480/Bundesstraße B 236 zwischen Battenberg und Olsberg derzeit nicht verfolgt.

6. Inwieweit wäre die Problemlösung für Ernsthausen via B 253/B 236 vorteilhaft für diese B-236-Planungen?

Angesichts mangelnder Ausbauabsichten für die Bundesstraße B 236 nördlich Battenberg kann ein Ausbau im Süden von Battenberg nicht zur Verbesserung der Attraktivität im Norden beitragen.

7. Welche Bedeutung beziehungsweise Folgen hätte die Realisierung der Forderung der IHK Kassel und anderer nach einem A-4-Lückenschluss (Olpe–Hattenbacher Dreieck) für die Planungen längs der B-252- und B-236-Korridore?

Schon angesichts des Fehlens einer durchgehenden Bundesautobahn A 4 im geltenden Bedarfsplan und ohne Kenntnis von Verlauf und Verknüpfungen des Lückenschlusses der Bundesautobahn A 4 sind Aussagen zu deren verkehrlichen Wirkungen nicht möglich.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333